Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/1801

Der Bundesminister für Verkehr

A 2 - Tg R 3 - 4421 Vma

Bonn, den 24. Mai 1967

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Auswirkungen der Aufhebung des Eilstückgutverkehrs für die deutsche Fischwirtschaft**

Bezug: **Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Müller-Hermann, Krammig, Schröder (Sellstedt), Frau Blohm und Genossen**
— Drucksache V/1727 —

Im Einvernehmen mit dem Herrn Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten beantworte ich die im Betreff genannte Kleine Anfrage wie folgt:

> 1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Folgen, die sich für die deutsche Fischwirtschaft aus einer Aufhebung des Eilstückgutverkehrs ergeben?
> Teilt die Bundesregierung die Befürchtung der Fischwirtschaft, daß bei Genehmigung des entsprechenden Antrages der Deutschen Bundesbahn eine Reihe mittelständischer Unternehmen des Fischgroßhandels und ein erheblicher Teil der Fischindustrie sowie ihre Lieferanten aus der Kutter- und Hochseefischerei in ihrer Existenz bedroht werden?

Aus Rationalisierungsgründen haben schon seit längerer Zeit die meisten westeuropäischen Eisenbahnen die Eilstückgutbeförderung aufgehoben. Die Deutsche Bundesbahn will sich nunmehr — auch einem Vorschlag im Gutachten der Deutschen Revisions- und Treuhand AG entsprechend — diesem Vorgehen anschließen und hat mich gebeten, der Aufhebung des Eilstückgutverkehrs zum 1. Oktober 1967 zuzustimmen. Da gesetzliche Ablehnungsgründe nicht vorlagen, habe ich diesen Antrag nach Abstimmung mit den beteiligten Ressorts und nach eingehenden Verhandlungen mit den interessierten Stellen am 5. Mai 1967 genehmigt. Im Hinblick auf die besonderen Verhältnisse in der Fischwirtschaft hat die Deutsche Bundesbahn Ersatzmaßnahmen vorgesehen, um nach Aufhebung des Eilstückgutverkehrs Frischfische und fischwirtschaftliche Erzeugnisse dennoch möglichst schnell den Empfangsplätzen zuführen zu können.

Druck: Buchdruckerei Peter Meier, 5201 Buisdorf/Siegburg
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg,
Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Bei der Beurteilung der Auswirkungen ist zu berücksichtigen, daß zur Zeit nur weniger als 10% der gesamten Frischfische als Eilstückgut bei der Eisenbahn aufgeliefert werden. Für die deutsche Fischwirtschaft sind aus der Aufhebung dieser Beförderungsart wesentliche Nachteile nicht zu erwarten, wenn sich auch gewisse Umstellungsschwierigkeiten im Einzelfall nicht vermeiden lassen werden. Die davon betroffenen Betriebe müßten durch Selbsthilfemaßnahmen etwaige Nachteile weitgehend auffangen können.

2. Trifft es zu, daß die Deutsche Bundesbahn es auch ablehnt, die bisherigen Eilstückgüter der Fischwirtschaft wegen ihrer Beschaffenheit auch nicht als normales Frachtgut zu befördern?

Die Deutsche Bundesbahn wird die bisherigen Eilstückgüter der Fischwirtschaft künftig als normales Frachtstückgut befördern. Im Frachtstückgutverkehr müssen die Fischsendungen jedoch enger als im Eilstückgutverkehr mit anderen Stückgütern zusammengeladen werden. Die Deutsche Bundesbahn fordert daher für Frischfische eine Verpackung, die gewährleistet, daß mitverladene Güter nicht beschädigt werden.

Ich habe die Deutsche Bundesbahn bei der Genehmigung des Tarifantrages gebeten, der Fischwirtschaft in der Verpackungsfrage zur Vermeidung unbilliger Härten über den 1. Oktober 1967 hinaus eine Umstellungsfrist bis zum 1. Oktober 1968 einzuräumen. Die Deutsche Bundesbahn prüft zur Zeit in Zusammenarbeit mit der Fischwirtschaft, wie diesem Anliegen durch organisatorische Maßnahmen entsprochen werden kann.

3. Welche Maßnahmen kann die Bundesregierung neben den Bemühungen der Fischwirtschaft ergreifen, um eine angemessene Versorgung mit Frischfisch und sonstigen Fischwaren in allen Teilen der Bundesrepublik zu ermöglichen und damit zu einer Steigerung des Fischkonsums beizutragen?

Die Bundesregierung wird die Fischwirtschaft bei ihrem Bemühen um eine neue Verpackung und eine angemessene Versorgung der Bevölkerung in allen Teilen der Bundesrepublik mit Frischfisch im Rahmen des Möglichen unterstützen. Besondere Mittel können bei der derzeitigen Haushaltslage hierfür jedoch nicht zur Verfügung gestellt werden.

4. Ist die Bundesregierung gewillt, in diesem Fall von § 28 a des Bundesbahngesetzes Gebrauch zu machen bzw. sieht die Bundesregierung eine Möglichkeit, die Tarifmaßnahmen der Deutschen Bundesbahn terminlich so anzulegen, daß die deutsche Fischwirtschaft eine zumutbare Zeitspanne behält, um ihre Absatzorganisation auf die neuen Erfordernisse umzustellen?

Die Bundesregierung hatte keine Möglichkeit, von einer Auflage an die Deutsche Bundesbahn aus Gründen des allgemeinen Wohls mit einer Ausgleichsverpflichtung des Bundes nach § 28 a des Bundesbahngesetzes Gebrauch zu machen.

Georg Leber